

A közép-európai kereskedelem tengelye

Osztrák — magyar kereskedelmi kapcsolatok a Duna mentén a XV. századtól a XVIII. századig

*(Othmar Pickl: Österreichisch —
ungarische Handelsbeziehungen
entlang der Donau vom 15. bis zum
18. Jahrhundert, Historisches
Jahrbuch der Stadt Linz
1988. 11-40. old.)*

A Duna fontos összekötőkapocs mind kulturális, mind gazdasági téren Nyugat- és Kelet-Európa népei között. Othmar Pickl tanulmányának címében az osztrák-magyar duna-völgyi kereskedelmi forgalom vizsgálatát ígéri, azonban ennél jóval többet ad. A szorosan vett kereskedelem mellett a dunai hajózás természeti feltételeit és technikai fejlődését is bemutatja, s a kereskedelmi kapcsolatokra kiható minden politikai és gazdasági változást széles európai keretben vizsgál. Feltétlenül érdemes a tanulmány részletes ismertetése.

Az Inn, Salzach és a Duna folyó a nyugat — keleti kereskedelemben

Az európai távolsági kereskedelem keretében a Duna a kontinens legnagyobb vízútját képezte. A Duna vonalba a késő középkor óta a távolsági kereskedelemnek két fontos útvonala torkollik, amely a jelenkorig meghatározó szerepet játszik az észak — déli forgalomban az Alpokon át:

1. A Brenner-út 2. A Tauern-út (Katschberg — Radstädter Tauern)

Mindkét kereskedelmi útvonal ideális folytatást talált az Alpoktól északra az Inn és a Salzach folyókban, amelyek Passaunál a Dunába ömlenek. A délről származó áruk így északnyugatra is tovább szállíthatók voltak, tehát Regensburg és Nürnberg felé, és délkelet felé is, azaz Linz — Stein / Danubius —

Bécs irányába és onnan tovább Magyarországra. A Duna, amelynek 2850 km a hossza, Európa második legnagyobb folyójának tekinthető a Volga után, s 2632 km hosszan hajózható. A Duna 13 mellékfolyója révén nagyobb jelentőségű a Volgánál, mivel a hajózhatóság így — a mellékfolyókat is beszámítva — 8000 km-re bővül.

A Dunán már a neolitik korszakban is utaztak és a rómaiak idejében is fontos szerepet játszott.

A hajózás fejlődése az Inn, a Salzach és a Duna folyón a XIV. századtól

A hajózás fejlődése előfeltételét képezte a távolsági kereskedelemnek is.

A középkorban a raffleszteteni vámrendelkezés, amely 903-ból vagy 905-ből származik, tartalmaz először újra adatokat, amelyek bizonyítják, hogy a Dunán akkoriban nemcsak a folyón lefelé, hanem a folyón felfelé is történt hajózás. A késő-középkorban a Dunán, illetve annak mellékfolyóin, az Inn folyón és a Salzachon, amelyek a Hallból, Halleinből és Berchtesgadenből származó legfontosabb útvonalai voltak észak felé, a hajózás jelentős lendületet vett. Ulm és Bécs között 60 Duna menti vámházat építettek, az Inn folyón pedig, Halltól Passauiig 10 vámházat létesítettek.

Konstantinápoly felé a Duna folyamatos kereskedelmi útként a XIX. század előtt nem szolgált. Pozsony és Komárom között zátonyok, a Vaskapunál pedig zuhatagok nehezítették meg a hajózást a XVIII. és a XIX. századig, illetve a hajózást hosszabb szakaszon meg is szakították. Ezért a középkorban a XVII. század végéig a közlekedés a Duna felső szakaszára korlátozódott, azaz az Ulmtól Bécsig terjedő szakaszra. A XVIII. század végéig Bécsből keletre a szárazföldön való szállítást előnyben részesítették a hajón való szállítással szemben. Ki kell emelnünk Bécs szerepét, amelynek árumegállító joga (1221) a német kereskedőknek megtiltotta, hogy Bécsen túl délkeleti irányban kereskedjenek, és a magyar kereskedőknek is tilos volt a Dunán felfelé nyugati irányban kereskedni.

A Dunán és az Inn folyón történő kereskedelemben a XIV. században változás következett be. Sót, bort, gabonát és vasat szállítottak nagy mennyiségben a korábbi áruk (fűszerek, drága textíliák) helyett. For

volt a távolsági kereskedelem szempontjából a földesuraktól függetlenedő kereskedelmi hajózás, társadalmi helyzetüket tekintve szabad hajósokkal. A legrégebb regensburgi hajózási rendelkezések (1311 és 1329) a hajózásnak már egy jól kifejlesztett szervezetére utalnak, és a hajózást szabad polgárok űzik.

Ők azok, akik a kereskedőktől a rakományra szóló szerződés keretében az árut átvették, kizárólag csak az átvett áruk szállítását vállalták, de saját áruikkal maguk is kereskedtek. A XIII. illetve a XIV. században egyes városokban, például Hallban és Passauban már megalakultak a hajós céhek. A hajók tulajdonosait hajósmestereknek nevezték és önálló vállalkozók voltak. Magát a hajózást a tulajdonos megbízásából magasan képzett hajósok végezték, akik a tulajdonostól ellátást és bért kaptak. Az árral szemben, a folyón felfelé a hajókat lóval kellett vontatni. A nagyobb vontatásokhoz 40 vagy 60 lóra is szükség volt. Sok lovat, a hajtókkal együtt, gyakran a parasztoktól béreltek. Ez a parasztnak egy pótlólagos, kiegészítő jövedelmet jelentett, és ahhoz vezetett, hogy egyes tájakon, az Inn és a Duna mentén a parasztok arra rendezkedtek be, hogy hajóvontatásra szolgáló lovakat bocsátottak rendelkezésre. A Dunán a lóvontatásra áttérés csak a XIV. század közepe táján következett be. Az első okleveles híradás lovak által húzott hajókról — az úgynevezett „lovassadiokról és dereglyékről” — az Inn folyón és a Dunán 1364-ből és 1374-ből származik. Bár a Dunán még a XVI. században sem került le az emberek általi vontatás a napirendről, a lóval való vontatás XV—XVI. század fordulóján egyre inkább teret nyert. Egy vontatással az ár ellen kettő vagy négy hajót is tudtak egyszerre húzni. 50 vagy 53 ló 220-tól 240 tonnáig terjedő hasznos terhet vontatott az árral szemben. A vontatásra a part mentén kiépítették az úgynevezett vontató utat. Az árral szemben a hajóvontatmány naponta 15—20 km-t tett meg. A XVIII. század közepéig még nem jöttek hajóvontatmányok Budáról a Dunán felfelé, csak legfeljebb Pozsonyból. 1569—1572-ben éhínség miatt megkísérelték a tiroli bányaközpontokat magyar gabonával ellátni, de ez a próbálkozás meghiúsult, mert a törökök megtiltották a gabona kivitelét Komáromon túlra. 1591-ben vittek először 296 t gabonát Magyarországról a Tirolban levő Hallba. A XV.—XVI. század fordulóján Hallba víziúton 10000 t gabonát szállítottak évenként. A gabona Alsó- és Felső-Ausztriából és részben Magyarországról származott.

A távolsági kereskedelem fejlődése az Inn folyón és a Dunán a XIV. század óta

A Dunán a kelet felé irányuló kereskedelem a XIV. századig regensburgi kereskedők uralma alatt állt. A XIV. század végén őket a kölni kereskedők szorították ki, akiknek viszont 1420 és 1450 között az augsburgi és nürnbergi kereskedők elől kellett meghátrálniuk. Nürnberg és Augsburg Regensburggal ellentétben nemcsak a közvetítő kereskedelem városai voltak, hanem a távolsági kereskedelemben saját árukkal is jelentkeztek, így például Augsburg vászonnal, Nürnberg fémárukkal. Bécs árumegállító joga (1221) következtében hosszú ideig a jövedelmező közvetítő kereskedelem a bécsi kereskedőknek volt fenntartva. 1506-ban I. Miksa császár megengedte a külföldi kereskedőknek is az egymás közti közvetlen kereskedelmet. A császár így egy több évszázados kiváltságot számolt fel. Az Inn és a Duna szerepe a távolsági kereskedelemben az intézkedés következtében nem csökkent. A nyereségek, amelyek eddig kizárólag a bécsi kereskedők kereskedők zsebébe folytak, erős vonzerőt gyakoroltak a délnémet és az olasz kereskedőkre is, hogy üzleteiket Bécsben vagy Bécsen keresztül bonyolítsák le.

Bécs mellett Buda városa, amely 1244-ben kapta meg a városjogot, 450 éven át döntő befolyást gyakorolt a kelet-nyugati kereskedelemre a Duna mentén. A XVIII. századig a Duna vonal mentén délkelet felé három szakaszt tudunk megkülönböztetni. A szakaszok mindegyikét a kereskedők egy-egy meghatározott csoportja uralta:

1./ A délnémet területekről illetve Tiroltól Bécsig húzódó szakaszon a XVII. századig délnémet illetve olasz nagykereskedők voltak túlsúlyban.

2./ A Bécs és Buda közötti kereskedelmet magyarországi kereskedők, a XVI. századig mindenekelőtt Buda uralta, de a magyarországi kereskedők között 1529-ig a német nemzetiségűek voltak többségben.

A XVII. században az erdélyi kereskedők léptek előtérbe.

3./ Budától az Oszmán Birodalomba benyúló szakaszon a budai illetve a raguzai kereskedők tűntek ki. A magyar kereskedők szabad kereskedelmét az Oszmán Birodalomban, a török kereskedők szabad kereskedelmét Magyarországon az 1488-as és 1501-es békeszerződésekben rögzítették.

1570, 1580 körül Velencéből illetve Felső-Itáliából az úgynevezett „laibachi-úton” (Görz — Laibach/Ljubljana — Pettau/Ptuj) Magyarországra irányuló kereskedelem erősödő mértékben eltolódott a Brenner-útra, amely lehetővé tette Halltól az áruk szállítását az olcsó víziúton, az Inn folyón és a Dunán, északi és keleti irányba, azaz Magyarország felé is. Hallból a fuvarozók az értékes itáliai árukat Bécsben letelepedett itáliai kereskedőknek szállították. Az áruk a következők voltak: selyem, drága kelmék és egyéb termékek. A Tauern-úton olcsó, Velencéből származó áruk jöttek (déli gyümölcsök, olívaolaj, szappan, üveg, kén, festék) egészen Salzbургig, ahonnan az árukat a Salzach és az Inn folyón a Dunáig vitték, a Dunán pedig a folyón lefelé szállították. Salzburgból még nagyobb mennyiségű fa-árut és feldolgozott valamint feldolgozatlan márványt is fuvaroztak a Salzach folyón lefelé. Nürnbergi, ulmi és augsburgi cégek kereskedtek fűszerekkel is (főleg borssal) és egyéb gyarmati árukkal, amelyek 1630 körül Hollandián keresztül jöttek Európába.

A harminc éves háború alatt a kereskedelem a Duna felső folyásán nem csökkent, sőt éppen ellenkezőleg, jelentősen megélenyült. 1652-től a kereskedelem a Dunán erőteljesen visszaesett. A visszaesés világosan tükrözi a közép-európai gazdaság és kereskedelem hanyatlását. A Tauern- és a Brenner-úton is ezekben az években a kereskedelem mélypontra zuhant. Csak 1684-től állapítható meg kisebb javulás a Brenner-úton és a dunai kereskedelemben. Mialatt azonban a Brenner-úton 1684-től 1696-ig majdnem eléri az 1595—1600-as évek csúcspontját, a Duna mentén például Aschachnál 1694-ben a vámbevétel 8000 forint értékben még az 1628—1638 közötti évek átlagértékét sem éri el, amely akkor 8370 forintot tett ki.

A Duna a távolsági kereskedelem útja Bécstől keletre a XVII.–XVIII. században

A Duna-vonal mentén a távolsági kereskedelem Bécstől keletre csak kis részben használta a víziutat, mivel Pozsony és Komárom között a Duna szabályozatlan folyása és a zátonyok miatt veszélyes volt a hajózás.

Keletről az árukat, így az állatokat (ökröket, halat) és állati terméket (bőröket), bányászati terméket — például higanyt Erdélyből —, Bécsbe szárazföldi úton szállították.

Csak Bécsben rakták át hajóra és szállították tovább a Dunán felfelé.

Bécs és a délkeleti részek közötti kereskedelemben alapvető változást hozott a zsitvatoroki béke (1606), mert a szultán először itt ismerte el a császárt egyenlő félnek.

1617-ben egy külön kereskedelmi szerződésben a császár illetve a szultán kereskedőinek kölcsönösen szabad kereskedelmet biztosítottak. Azonban a bécsi kereskedők továbbra is átengedték az Oszmán Birodalomban irányuló forgalom lebonyolítását a Magyarország Habsburg és török részéből származó kereskedőknek. Maria Ellend szárazföldi kereskedelmek vámjait tükröző listája 1616—1617-ből azt mutatja, hogy a kolozsvári, a debreceni és a nagyszebeni kereskedők élénk forgalmat bonyolítanak le Béccsel. Nagy szükség volt az erdélyi higanyra annál a kémiai eljárásnál, amely segítségével a rezt és az ezüstöt elválasztották egymástól. A Duna-vonal mentén a kereskedelem, illetve a szállítás egyrészt magát a folyónt érintett, de gyakran a Duna menti úton is. Különösen árral szemben volt a Dunán nagyobb hajók számára Komárom és Bécs között nehéz a közlekedés. Az árukat sokszor Komáromban átrakták szekerekre és szárazföldi úton szállították tovább Bécsbe.

1630 és 1660 között Bécs és a délkeleti részek közötti kereskedelemben fontos változás történt. Szerb kereskedők Budáról és Belgrádból az 1617-es szerződés által meghatározott kereskedelmi szabadság értelmében kézbe vették a Bécsbe illetve Bécsből délkeletre irányuló kereskedelmet. Lényegesen aktívabbak voltak a szerbek, mint az osztrákok. Az osztrákokat többek között az Udvari Haditanács tilalma is akadályozta a törökökkel való kereskedelemben. Csak az 1664-es vasvári béke után kezdtek a bécsi kereskedők a törökökkel élénkebben kereskedni. 1666-ban a szultán megújította az 1617-es kereskedelmi szerződést, 1667-ben Bécsben megalapították az „Első Bécsi Keleti Kereskedelmi Társaságot”, amely monopóliumot kapott az Oszmán Birodalomból importált árukra. Minden Törökországból jövő kereskedőnek az áruit először ennek a társaságnak a számára kellett felkínálnia és a kereskedelem más osztrák polgárokkal tilos volt. Budán és Belgrádban a társaság egy-egy lerakatot is létesített. A társaságnál két fontos szempontot vettek figyelembe:

1./ Mentessélni kívánták a török hivatalnokokat, többek között a belgrádi és a budai pasa hivatalnokainak zaklatása alól.

2./ A dunai olcsó víziutat használták ahol a szállítási költségek a szárazföldi szállításéval összehasonlíthatóak.

lításnak negyedét vagy ötödét tették ki. A dunai hajók 3–4 t hasznos teherrel Ruszcsukig (ma: Rusze) mehettek, Ruszcsuktól Konstantinápolyig a szárazföldi utat használták. Az „Első Bécsi Keleti Kereskedelmi Társaság” délkeleti kereskedelme már az első két évben felülmúlta a törökországi szerbeknek és örményeknek ugyanebben az időben folytatott kereskedelmét. A behozatal a százszorosa volt, a kivitel a 33-szorosa. A társaság kereskedelme azonban a törökök visszaéléseitől sokat szenvedett. 1675-ben a budai pasa bezáratta a társaság ottani lerakátát, 1676-ban pedig kifosztották a konstantinápolyi lerakatot. Az Udvari Haditanács megtiltotta, hogy acél és vasárukat, így például kaszákat exportáljon a társaság az Oszmán Birodalomba. Ezt a tilalmat úgy kerültek meg, hogy a kaszákat Szilézián és Krakón át Erdélybe szállították. Lehetséges, hogy a törökök visszaéléseire való reakcióként utasították ki 1678-ban Bécsből a szerb kereskedőket.

A társaság keleti kereskedelme a következő években hirtelen visszazuhan, és 1683-ban Bécs második török ostroma a társaság végét jelentette, magától feloszlott.

A török Magyarországról való kiűzése alatt a Dunának fontos szerep jutott csapat és utánpótlás szállításban. 1692-ben I. Lipót császár holland segítséggel egy dunai flottilla kiépítését kezdte meg, mert a császár a Dunát nagy kereskedelmi úttá kívánta kiépíteni. Az Oszmán Birodalmon keresztül, a Fekete-tengerig, illetve Egyiptomig kívánt Bécs kereskedni. 1692-ben a hollandokkal tervezték egy erre vonatkozó kereskedelmi szerződés megkötését, de ez a szerződés soha nem lépett érvénybe. A karlócai béke (1699) után a császár a törökökkel való kereskedelmet saját hasznára kívánta fordítani. Az osztrák áruk exportja és a nyugati ipari termékekkel való közvetítő kereskedelem Törökországba és tovább Perzsiába azonban továbbra is az Oszmán Birodalom kereskedőinek kezében maradt. Élükön az örmények álltak. Zacharias Sedgewic örmény kereskedő kelméket vitt Angliából az Elbán, majd Csehországon keresztül Linzbe, és a Dunán lefelé Bécsen át Magyarországra, Magyarországon keresztül Erdélybe, Erdélyen és a Havasalföldön át egészen Perzsiába. Onnan perzsa selymet kívánt visszahozni. A Török Birodalomban sikeresen működött egy holland társaság is, De Lirdt vezetése alatt 1702-től.

A délkelet felé irányuló kereskedelemben a XVIII. század elején a legtevékenyebbek a török alattvalók illetve magyarországi

és erdélyi kereskedők voltak. A bécsi és az osztrák örökös tartományokból származó kereskedők kevésbé aktívan vettek ebben részt. Az 1699 után a délkelet felé irányuló kereskedelemben tapasztalható élénkségnek a Rákóczi-felkelés (1703–1711) és a törökökkel való háború (1714–1718) hamar véget vetett. 1716-ban a Dunán az osztrákok két hadihajót is felszereltek, amelyeket 30–44 ágyú védett egyenként. 1717-ben már tíz hadihajóról tudunk. Az 1718-as pozsareváci béke vonatkozásában egy hajózási- és kereskedelmi szerződést is kötöttek. A szerződés 3. cikkelye a Dunán való szabad kereskedelemmel foglalkozik. „A római császári és királyi felség kereskedőinek szabad jogában áll, hogy az árukat, amelyeket ők a Dunán Törökországba szállítanak, Vidinben, Ruszcsukban vagy más helyeken a hajókról kirakják, azokat szekerekre rakják és vigyék, ahová ők szeretnék és ott szabadon kereskedhessenek”. A dunai hajók azonban nem mehettek ki a Földközi-tengerre. A cikkelyben új helyeket is találunk (Ibraila, Kilia). Ezek a helyeken és más kereskedő városokban tehát, ahol a Földközi-tengerre is kifutó hajók találhatók, át lehetett rakodni török hajókra. A török hajók osztrák árukkal keresztülhajózhattak a tengerszorosokon. A török hajókat azonban, amikor azok a Dunán felfelé vagy lefelé közlekedtek, a vámtételeken kívül nem sújtották korlátozások. Császári oldalról egyáltalán nem gondoltak arra, hogy az osztrák hajóknak legalább a Fekete-tengerre kijutást biztosítsák. Az 1718-ban megkötött kereskedelmi szerződés nem volt olyan kedvező Ausztria számára, ahogy azt várták. A gyakorlatban a török kereskedők nagy előnyt élveztek a városok területén az osztrák kereskedőkkel szemben. 1719-ben megalapították a „Keleti Kereskedelmi Társaságot”, amelyet a császár látott el kiváltságokkal. Csak ez a társaság kereskedhetett szárazon és vízen Törökországgal. A császár más alattvalóinak Törökországgal való kereskedelme csempészésnek számított. A Keleti Társasághoz fűződött remények azonban nem váltak be. Az Oszmán Birodalom ortodox vallású kereskedői túl nagy konkurenciát jelentettek. Ausztriába és Bécsbe a török alattvalók nagy tömegben hoztak árukat, de a Steyrből származó vasárakon kívül alig volt az örökös tartományokból származó olyan termék, amelyre a Törökországból jött kereskedőknek szükségük volt. Mindenekelőtt nürnbergi árukkal kereskedtek a Dunán lefelé Konstantinápolyig a török alattvalók. Érthető, hogy ilyen körülmények között a dunai kereskedelem-

ben Ausztriának passzív szerep jutott. 1723-ban már olyan nagy telepe volt a „görögöknek” Bécsben, hogy saját kápolnát is emeltek a városban. Az 1737–39-es török háború után bár az osztrákok elvesztették Belgrádot, de a császári alattvalók szabad kereskedelme az Oszmán Birodalomban megmaradt, de úgy mint azelőtt, a dunai kereskedelem a magyar és erdélyi kereskedők területének számított továbbra is. Mellettük török alattvalók vettek még részt ebben.

A kolozsvári kereskedők előnyben részesítették a szárazföldi utat. A víziúton történő kereskedelemben kimagasló helyet foglaltak el Erzsébetváros, Nagyszében és Temesvár kereskedői.

Bécsből Délkelet—Európába a Dunán fűszereket szállítottak, brazil fát, a linzi és schwechati gyárakból 1748-tól textiliákat. Kelet- és Délkelet—Európa az osztrák vas nagy piacának számított. 1751-ben török kereskedők a Duna vonalon Mehádián (Orsovától északra) és Semlinen át Belgrádnál 54-szer több árut hoztak a Habsburg Birodalomba, főleg keleti árukat, mint amennyi áru Trieszten át jutott be.

Mint már említettük, Bécsben vásárukon és kaszákon kívül alig találtak olyan osztrák terméket, amelyre nekik volt szükségük. 1699 után a Habsburg Birodalom orszá-

gainak így Magyarországnak és Erdélynek a kereskedői fűszereket (bors, gyömbér), textiliákat szállítottak. Vasárukat és egyéb bádógárukat is találunk például a petronelli vámlistán. Hasonló árukat — kivéve a vasárukat — Krakkón át is szállították Erdélybe és onnan tovább a Duna alsó folyásához.

Az 1774-es, Kücsük — Kajnardzsiban megkötött béke után alapvető változás állt be a dunai kereskedelemben. Ausztria döntően és élénken bekapcsolódott a Délkelet—Európa és Oroszország felé irányuló kereskedelembe. Ezzel összefüggésben szabályozási munkálatok kezdődtek el Pozsony és Komárom között és a Vaskapu zuhatagjainál is. Csak így lett a Duna a XVIII-XIX. század fordulóján Bécsből a torkolatig hajózható. Csak ezidőtől áll a Duna víziútja Ulmtól a Fekete-tengerig 2632 km hosszan, folyamatosan a távolsági kereskedelem számára nyitva.

Othmar Pickl tanulmányát számos áttekinthető térképpel és statisztikai táblázattal teszi szemléletessé. Összegezve a munka fontos hozzájárulás a későközépkori és koraújkori magyar ill. a Kárpát-medencén áthaladó külkereskedelem jelentőségének és iránynak a vizsgálatához.

Kovács Tamás